BEMERKUNGEN ZU DEM VORLÄUFIGEN ENTWURFE EINES...

Moriz Mohl

Digitized by Google

Library

of the

University of Wisconsin

PURCHASED WITH THE
HILL RAILWAY LIBRARY FUND
A GIFT FROM
JAMES J. HILL
ST. PAUL

Digitized by Google

Bemerkungen

zu dem

Vorläufigen Entwurfe

eines

Reichs-Eisenbahn-Gesetzes

vom April 1875.

Von

Moriz Mohl,

Mitglied der württembergischen Kammer der Abgeordneten.

Stuttgart.

Verlag von Konrad Wittwer.

1875.

Digitized by Google

K. Hofbuchdruckerei zu Guttenberg (Carl Grüninger) in Stuttgart.

Digitized by Google

114356
JAN 9 1930
HJRA
47
.M72

Vorwort.

Der Unterzeichnete hätte nichts sehnlicher gewünscht, als dem neuen Entwurfe eines Reichseisenbahngesetzes, welcher nach öffentlichen Nachrichten ausgearbeitet wurde, seinen ungetheilten Beifall zollen zu dürfen. Es war ihm dies innigste Herzenssache für das dabei so wesentlich betheiligte Wohl Deutschlands und gegenüber von dem ausgezeichneten Staatsmanne und Sachkenner, welcher seit dem Spätsommer vorigen Jahres das Präsidium des Reichseisenbahnamtes ziert.

Wenn dem Unterzeichneten dies leider in vielfacher Beziehung nicht gelingen wollte, so glaubt er, es wesentlich zwei Umständen zuschreiben zu müssen. Der eine besteht in der Strömung nach dem Einheitsstaate, oder wenigstens nach der möglichsten Ersetzung der Rechtssphäre der deutschen Staaten durch die des Reiches, welche in der Reichshauptstadt besteht, und von der man nicht selten zu glauben versucht ist, daß sie dortige Staatsmänner bei aller Loyalität unwillkürlich mehr oder weniger in ihre Richtung fortziehe; der andere: in den Klippen, welche in der Aufgabe liegen, ein Reichseisenbahngesetz auszuarbeiten.

Während die Reichsverfassung in ihren Bestimmungen über das Eisenbahnwesen sich auf praktische, ihr als nothwendig erschienene, Bestimmungen für hauptsächliche Bedürfnisse des innern und äußern Verkehrs zu beschränken suchte, liegt bei der Aufgabe eines Reichseisenbahngesetzes die Versuchung allzunahe, die Befugnisse des deutschen Reichs auf Beherrschung der deutschen Staaten hinsichtlich aller ihrer Rechte und Interessen im Eisenbahnwesen auszudehnen.

Digitized by Google

Wer außerhalb des magischen Kreises von Berlin in anderen deutschen Ländern lebt, die Interessen und die Rechte kennt, von deren Erhaltung ihre Wohlfahrt, ja in diesem Falle geradezu ihre finanzielle und somit auch ihre staatliche Existenz abhängt, dem erscheint natürlich und nothwendig Vieles in einem anderen Lichte. Diesen Gesichtspunkten und den darauf beruhenden Betrachtungen einen kurzen Ausdruck zu geben, möge dem Unterzeichneten in den nachfolgenden wenigen Blättern vergönnt sein. Möchten dieselben ebenso wohlwollend aufgenommen werden, als sie den Richtern in dieser Sache ehrerbietig und mit dem aufrichtigsten Streben nach einer unbefangenen Würdigung des Gegenstandes unterbreitet werden.

Stuttgart, im Mai 1875.

Moriz Mohl.

Digitized by Google

Im März 1874 erschien unter der Leitung des Herrn Präsidenten Scheele der Entwurf eines Reichs-Eisenbahn-Gesetzes, welcher den Verfasser dieser Zeilen veranlaßte, über dessen Unzulässigkeit sich in einer Schrift vom Juli 1874 auszusprechen.*)

Unter den Gründen für jene Schrift gegen den gedachten Entwurf standen die Betrachtungen oben an:

daß derselbe die verfassungsmäßigen Rechte des Reichs in grenzenloser Weise ausdehnen und die Rechte der deutschen Staaten über die Eisenbahnen in ihren Ländern so gänzlich von dem Belieben des Reichs-Eisenbahn-Amtes abhängig machen wollte, daß ihnen auf diesem wichtigsten Gebiete ihrer Wohlstandspflege schließlich gar kein Recht übrig geblieben wäre;

daß er den Satz aufstellte: eine gesunde Entwickelung des Verkehrswesens vermöge nur unter der Voraussetzung herbeigeführt zu werden, daß für alle Haupt-Verkehrslinien sowohl Privat- als Staatsbahnen bestehen, — ein Satz, dessen Durchführung die deutschen Staaten um den Ertrag ihrer Bahnen gebracht und alle deutschen größeren und Mittelstaaten in den vollkommenen finanziellen Ruin gestürzt hätte, und wobei in Folge der Verdoppelung der Anlage- und Betriebskosten die Fahr- und Fracht-Preise für das Publikum nothwendig hätten in hohem Grade gesteigert werden müssen und Niemand hätte gewinnen können als das Gründerthum;

daß jener Entwurf ferner, mit völliger Verkennung der Eigenthumsrechte und der darin begründeten Rechte der Eisenbahnen auf ihren

*) Moriz Mohl, über den Entwurf eines Reichs-Eisenbahn-Gesetzes und dessen Unzulässigkeit. Stuttgart, bei K. Wittwer, 1874.

Digitized by Google

Ertrag, sowie der elementarsten Sicherheitsrücksichten, jede Eisenbahn verpflichten wollte, die von der Aufsichtsbehörde für zulässig erachtete Mitbenützung ihrer Fahrbahn oder eines Theils derselben anderen Unternehmern (also: Spediteuren u. s. w.), und ebenso anderen Eisenbahn-Unternehmungen die Mitbenützung ihrer Fahrbahn oder eines Theils derselben, oder größerer Bauwerke, als: Brücken, Tunnel und Viadukte, gegen Vergütung einzuräumen, — Bestimmungen, deren Unvereinbarkeit mit der ganzen Natur des Eisenbahn-Betriebs und mit den ersten Forderungen des Rechts längst nicht nur in England, sondern in ganz Europa anerkannt ist.

Doch genug von diesem Entwurfe. Der Austritt seines Urhebers aus dem Amte ließ hoffen, daß auch der unter seinen Auspicien ausgearbeitete Entwurf keine Zukunft haben werde.

An Stelle Herrn Scheele's trat der Präsident der K. Preußischen General-Direction der Eisenbahnen in Hannover, dessen seitherige ganze Stellung und ausgezeichneter Ruf in jeder Hinsicht ihm das sympathische Entgegenkommen Jedermanns in Deutschland sicherte.

Es konnte auch nur beruhigen, wenn man in öffentlichen Blättern las, daß Herr Präsident Maybach sein so äußerst wichtiges neues Amt cum beneficio inventarii angetreten, mit anderen Worten: sich die Prüfung der Entwürfe seines Vorgängers vorbehalten habe.

Das Ergebniß dieser Prüfung ist nun ein neuer „Vorläufiger Entwurf eines Reichs-Eisenbahn-Gesetzes" vom April 1875, dessen Motive sagen:

„Der im Frühjahr v. J. der Oeffentlichkeit übergebene Entwurf „eines Reichs-Eisenbahn-Gesetzes ist im Reichs-Eisenbahn-Amt unter ein„gehendster Erwägung der von den verschiedenen Seiten darüber nach „und nach eingegangenen Aeußerungen wie der Kritik in öffentlichen „Blättern einer Umarbeitung unterzogen.

„Die neue Redaktion des Entwurfs ist nicht als etwas Abge„schlossenes, zur Vorlage an die Gesetzgebungs-Faktoren Reifes, sondern „nur als die Grundlage für die in Aussicht genommene informatorische „Vorberathung zu betrachten, und dazu bestimmt, durch abermalige Ver„öffentlichung in weiterem Kreise zur Beurtheilung anzuregen.

Digitized by Google

„Der Entwurf kennzeichnet sich daher als ein nur vorläufiger."

Der Verfasser gegenwärtiger Zeilen glaubt kaum erst beifügen zu dürfen, daß er diesen, von so ausgezeichneter Hand herrührenden Entwurf nicht nur ohne das mindeste Vorurtheil, sondern mit ebenso günstiger als gespannter Erwartung in die Hand nahm und zum Gegenstand seiner unbefangensten Betrachtungen machte. Er erkennt auch mit Vergnügen an, daß vieles in dem neuen Entwurfe und in seinen Motiven nicht mehr enthalten ist, was ihm in dem Entwurfe vom März 1874 und in dessen Motiven als ganz besonders bedenklich erschien. Insbesondere konnte es auf ihn, wie wohl auf Jeden, der die Verkehrswege eines Landes in den für die Pflege der allgemeinen Wohlfahrt berufenen öffentlichen Händen und nicht in denen des Gründerthums und der Privatinteressen zu sehen wünscht, nur den erfreulichsten Eindruck machen, daß der neue Entwurf nicht wie der frühere den deutschen Regierungen und ihren Staatsbahnen mit Mißtrauen und Abneigung entgegen tritt, sondern denselben in richtiger Würdigung der öffentlichen Interessen in verschiedenen Beziehungen eine wohlbegründete Rücksicht widmet.

Allein ebenso offen muß der Verfasser gegenwärtiger Bemerkungen gleichwohl bekennen, daß der neue Entwurf, nach seiner Ansicht, in nur zu vielen anderen Beziehungen zu den Landesregierungen und ihren Staatsbahnen kaum geeignet sein dürfte, weniger schwere Bedenken zu erregen, vielmehr vor dem früheren Entwurfe in höchst wichtigen Punkten nur den Vorzug haben dürfte, daß er Ansprüche offen hinstellt, welche der ältere Entwurf verhüllter vorbehält, — Ansprüche, welche keine deutsche Regierung zugeben kann, ohne ihre Mediatisirung auf diesem so hochwichtigen Gebiete zu unterschreiben, sich ihrer wichtigsten Rechte, der Wahrung ihrer bedeutendsten Landes-Interessen und der Sicherung ihrer finanziellen Existenz zu entäußern.

Hieher gehören in erster Linie Art. 3, Abs. 1, und Art. 58 des neuen Entwurfs.

Der Art. 3 will bestimmen:

„Den Landesregierungen verbleibt

„1) die Entscheidung über die Anlage von Eisenbahnen für Rech-
„nung der einzelnen Bundesstaaten und, bis zur ander-

Digitized by Google

„weiten reichsgesetzlichen Anordnung, die Konzessio-
„nirung zum Bau und Betriebe von Eisenbahnen durch Privat-
„Unternehmer — Beides mit den aus den weiteren Vorschriften
„dieses Gesetzes folgenden Beschränkungen und unbeschadet der
„Bestimmung des Art. 41 Abs. 1 der Reichsverfassung."

Dieser Artikel 3 würde also der Reichsgesetzgebung die Befugniß zusprechen, den deutschen Staaten ihr Recht, über Konzessionsgesuche zu entscheiden, zu entreißen, während die Reichsverfassung ein solches Recht dem Reiche keineswegs zugesteht, den Fall des Art. 41 der Verfassung ausgenommen, und während gerade dieser letztere Artikel beweist, daß in allen andern Fällen das Konzessionsrecht dem Reiche nicht zusteht. Wenn die deutschen Staaten sich dieses für ihre Staatsbahnen, ihre Finanzen, ihre Landesinteressen überhaupt, für ihre Bewahrung vor der Pest des Gründerthums so unendlich wichtige Recht nehmen ließen, so wüßten wir in der That nicht, was wir von ihrem Anspruche auf Fortbestand noch denken sollten.

Was aber den Art. 58 des neuen Entwurfs betrifft, welcher bestimmen will:

„Eine Prüfung der Rechtsbeständigkeit der von den Reichsaufsichts-
„behörden ergehenden Requisitionen steht den Landesbehörden nicht zu",

so scheint uns nicht nur eine solche Bestimmung in ihrer so ganz allgemeinen Fassung, in welcher sie nicht blos auf die in reichsgesetzlichem Rechtsverfahren letztinstanzlich durch endgiltiges Erkenntniß entschiedenen Fälle, sondern auf alle möglichen Anordnungen der Reichsaufsichtsbehörden bezogen werden könnte, im Widerspruch mit allen allgemeinen Rechtsgrundsätzen zu stehen und ein formell wie materiell unzuläßiges Verhältniß der Landesbehörden gegenüber den Reichsaufsichtsbehörden zu begründen, zu welchen letzteren selbst die bloßen exponirten Reichseisenbahncommissariate gehören sollen, sondern dieselbe steht auch in ihrer so allgemeinen Fassung im direktesten Widerspruche mit dem Gesetze vom 27. Juni 1873 über Errichtung eines Reichseisenbahnamtes und mit dem Regulative vom 5. Januar 1874, welche das Verfahren für den Fall ordnen, wenn gegen eine vom Reichseisenbahnamte verfügte Maßregel Gegenvorstellung auf Grund der Behauptung erhoben werde, daß

Digitized by Google

jene Maßregel in den Gesetzen oder rechtsgültigen Vorschriften nicht begründet sei.

Abgesehen von diesem Artikel 58 aber, bei welchem sich vielleicht diesem Bedenken durch eine redactionelle Aenderung begegnen ließe, dürften die obersten Grundsätze und der ganze Geist, von welchem der vorliegende, nur vorläufige Gesetzesentwurf ausgeht, und dürften verschiedene materielle Bestimmungen, welche derselbe treffen will, weit über die Bestimmungen und den Sinn der Reichsverfassung hinausgehen, und die deutschen Staaten mit einer solchen Beeinträchtigung ihrer Rechte und Interessen bedrohen, daß ihre Annahme aufs Entschiedenste zu widerrathen sein möchte.

Die Reichsverfassung führt allerdings unter den „der Beaufsichti-„gung Seitens des Reichs und der Gesetzgebung desselben unterliegenden „Angelegenheiten

„8) das Eisenbahnwesen, in Bayern vorbehältlich der Bestimmung „im Artikel 46, und die Herstellung von Land- und Wasser-„straßen im Interesse der Landesvertheidigung und des all-„gemeinen Verkehrs"

auf. Dieselbe bestimmt aber in einem besonderen Abschnitte „VII. Eisen-bahnwesen" den Wirkungskreis des Reichs und die Verbindlichkeit der Einzelstaaten dem Reiche gegenüber im Eisenbahnwesen des Näheren, und in einer Weise, welche in die Hoheits-, Eigenthums- und Betriebsrechte der deutschen Staaten in erträglichem Maaße und nicht weiter eingreift, als militärische Rücksichten und die Zwecke eines geordneten Verkehrs in und von Deutschland erheischen. Die Reichsverfassung geht unver-kennbar auch in diesem Abschnitte, wie in ihrem gesammten Inhalte, von dem Standpunkte aus, daß das Reich ein Bund selbstständiger Staaten sei, und daß demselben nur die ihm von den Einzelstaaten ab-getretenen Hoheitsrechte zustehen, eine Erweiterung dieser abgetretenen Rechte aber eine Abänderung der Verfassung in sich schließe.

Der vorliegende Gesetzesentwurf aber stürzt diesen Grundsatz auf den Kopf, und geht davon aus, daß dem Reiche unter dem Titel des Aufsichts- und Gesetzgebungsrechts im Eisenbahnwesen die ganze Landes-hoheit und alle seitherigen Rechte der Einzelstaaten auf diesem Gebiete

Digitized by Google

gehören, soweit es dem Reiche nicht gefalle, den deutschen Staaten einzelne wenige Theile ihrer seitherigen Rechtssphäre zuzuscheiden.

Von diesem Standpunkte geht der neue Entwurf (darin dem älteren, welcher nur allmählig dem gleichen Zwecke zustrebte, mit Einem Sprunge vorauseilend) aus, indem er in Artikel 2 bestimmen will:

„Die unmittelbare Aufsicht über das Eisenbahnwesen steht, so„weit nicht der Art. 3 Ausnahmen bedingt, dem Reiche zu."

Unter „Aufsicht" versteht aber der neue Entwurf, wie der frühere, nicht etwa, was man sonst in aller Welt unter Aufsicht versteht, sondern alle denkbaren Rechte der Regierung, Verwaltung, Finanzwirthschaft und Rechtspflege auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Dieß Alles — mit Ausnahme weniger einzelner den deutschen Staaten verbleibender Befugnisse — für das Reich konfisziren, würde aber nichts Anderes heißen, als nahezu eine völlige Mediatisirung der deutschen Staaten auf einem Gebiete ihrer allerwichtigsten Hoheits- und Lebensinteressen einführen.

Daß wir hierin nicht zu viel sagen, dürfte ein Jeder erkennen, welcher den neuen Gesetzesentwurf aufmerksam liest.

Das Technische des Baues der Eisenbahnen, die Stationen derselben, die Einrichtung der Bahnhöfe, die Beförderungspreise für Personen, die Wagenklassen für den Personenverkehr, das Tarifsystem für den Güterverkehr und die Ausführungsvorschriften für dieses Tarifsystem, die Fahrplane u. s. w. — kurz, nahezu Alles, was auf den Bau, den Betrieb und Ertrag der Eisenbahnen vom entscheidendsten Einflusse ist, soll von den Aufsichtsbehörden des Reichs abhängen, welche dadurch in die Lage kämen, die deutschen Staaten in ihren wichtigsten Interessen, so zu sagen, bis in Mark und Knochen hinein zu beherrschen.

Damit nicht genug, werden aufs Neue Bestimmungen über Berechtigung Dritter zur Mitbenützung von Eisenbahnen oder von Theilen solcher vorgeschlagen, welche die Eigenthums-, Betriebs- und Ertragsverhältnisse der Staats- und Privatbahnen bis aufs Alleräußerste zu beschädigen drohen.

Der neue Entwurf steht zwar davon ab, dritten Fuhr-Unternehmern (mit Ausnahme dritter Eisenbahnen) selbstständige Betriebsrechte mit eigenen Lokomotiven und Zügen auf den ihnen nicht ge-

Digitized by Google

hörigen Eisenbahnen einräumen zu wollen. Die Erfahrung, welche in England und Preußen gelehrt hat, daß es ein Unding war, neben dem Selbstbetriebe einer Eisenbahn dritten Fuhr-Unternehmern gestatten zu wollen, mit ihren eigenen Lokomotiven und Zügen auf derselben herumzufahren und ihren besonderen Beförderungsdienst auf denselben zu betreiben, hat also doch gegen diesen Antrag von §. 7 des Entwurfs vom März 1874 durchgeschlagen, bei dem man geneigt war, sich an den Kopf zu greifen und zu fragen, ob man wache oder träume.

Dagegen will der neue Entwurf (Art. 17) bestimmen:

„Jedermann ist berechtigt, behufs Beförderung von Gü„tern, eigene, zum Gebrauche auf der Bahn passende und den „bestehenden Konstruktionsvorschriften entsprechende, Wagen in „den Betrieb einzustellen.

„Die Bedingungen der Einstellung und das Maaß derselben „im Verhältniß zum eigenen Wagenpark der Bahn, resp. des „Nebenbetriebs-Unternehmers (Art. 9 Nr. 4) regeln sich in Er„mangung gütlicher Vereinbarung nach den vom Bundesrath „zu erlassenden Normativbestimmungen."

Gewiß giebt es Fälle, wo die Eisenbahnverwaltungen selbst nichts dagegen einzuwenden haben, es vielmehr gerne sehen, wenn gewisse einzelne Versender, z. B. Besitzer von Kohlenwerken, sich eigene Wagenparke anschaffen zu regelmäßigen Versendungen ihrer Massengüter; denn da diese Wagen keine Rückfracht zu finden pflegen, so liegt es unter Umständen im eigenen Interesse der Eisenbahnen, wenn solche Versender ihre Roherzeugnisse möglichst in ihren eigenen Wagen zur Beförderung stellen. Für die Ausladung solcher Güter und für die Aufstellung solcher besonderen Wagen auf den betreffenden Bahnhöfen wird dann eben im Einverständnisse beider Theile gesorgt, und da das ganze Verhältniß auf freiwilliger Uebereinkunft beruht, so liegt hierin eine sichere Bürgschaft dafür, daß dasselbe den beiderseitigen Interessen entspricht. Nicht so, wenn, wie der neue Gesetzesentwurf will, die Eisenbahnen genöthigt sein sollten, Jedem, dem es einfällt, zu gestatten, daß er seine eigenen Wagen auf ihrer Bahn gehen lasse. Dieß würde namentlich dem gemeinschädlichsten aller Verkehrselemente, wo und soweit dasselbe entbehrt

Digitized by Google

werden kann*), den Spediteuren, — oder wenigstens einigen Matadoren derselben — gestatten, sich in den Eisenbahnverkehr mit Gewalt einzudrängen, während es eines der größten Verdienste der Eisenbahnen war, daß sie diese schädliche Schmarotzerpflanze aus dem Verkehr zum größten Theil ausgejätet haben. Das Eindringen solcher Schmarotzerbetriebe in den Eisenbahnverkehr hätte aber (wie dies sachkundige Eisenbahnbeamte in den interessantesten Schriften so überzeugend dargethan haben) die allergrößten Nachtheile für den Eisenbahnbetrieb, da der Rangirdienst und der ganze Güterverkehr in Fracht und Rückfracht sich nur dann zweckmäßig gestalten, wenn keine fremden Elemente in den Verkehr der Eisenbahnen sich einzudrängen das Recht haben. Nach Cohn's vortrefflichem Werke haben sich auch die größten Eisenbahnverwaltungen in

*) Der Verf. dieser Zeilen, welcher 6 Jahre in der Zollverwaltung war und 3 Jahre in einem Seehafen den Welthandel studirte, ist mit der Unentbehrlichkeit und dem Nutzen von Speditionsgeschäften unter gegebenen Verhältnissen vollkommen bekannt; er kennt aber auch die ungemeinen Schattenseiten dieses Gewerbes und weiß, daß es einer der allergrößten volkswirthschaftlichen Fortschritte ist, wenn Alles geschieht, was den Verkehr von demselben möglichst unabhängig zu machen dient. Ein im Handel sehr erfahrener Franzose sagte einmal zu dem Verf.: vous savez, que les expéditeurs sont voleurs, und wer Gelegenheit hatte, mit den Anrechnungen aller Art für angebliche Reparaturen der Verpackung u. s. w. u. s. w. in vielen Speditionsrechnungen bekannt zu werden, und welche Vorsicht selbst kaufmännischer Versender und Bezieher in allen Ländern der Erde durch Verabredung von Uebernahmspreisen u. s. w. dazu gehört, um keinen übertriebenen Spesenrechnungen von Seiten nicht weniger Spediteure ausgesetzt zu sein und durch die Vermittlung dieses Gewerbes nicht übervortheilt zu werden (von arglosen Privaten abgesehen, welche im Falle sind, Versendungen oder Bezüge durch Spediteure zu machen, und nicht selten Rechnungen dafür erhalten, bei denen ihnen die Augen überlaufen), der wird eine solche drastische Aeußerung, wenn auch gewiß nicht allgemein zutreffend, doch leicht erklärlich finden. Wenn es aber auch ganz ehrlich und billig von Seiten eines Speditionshauses zugeht, so hätte doch das Einschieben eines solchen Vermittlungsgeschäftes zwischen Eisenbahn und Publikum durch eigene Wagenparke von Spediteuren in den Eisenbahnbetrieb ein ganz unnöthiges Schmarotzergewerbe auf Kosten der Eisenbahnen und des Publikums zur Folge, und die Eisenbahnen können handgreiflich die billigsten Frachten stellen, wenn sie kein solches Vermittlergewerbe zwischen sich und dem Publikum zu dulden gehalten und nicht genöthigt sind, ihren Frachtbetrieb und Erwerb mit einem solchen fremden und nach natürlichem Recht dazu vollständigst unberechtigten Elemente zu theilen.

Digitized by Google

London der Vermittlung des Verkehrs in Aufgabe und Empfangnahme der Güter durch Spediteure, welche jetzt zum Theil zu ihren gebrödeten Rollwagenführern herabgesunken sind, zum größten Vortheil des Publikums, namentlich der Beschleunigung und Verwohlfeilerung des Güterverkehrs, entledigt.

Es spricht aber noch ein anderer höchst wichtiger Grund dafür, Spediteure und andere Spekulanten den Eisenbahnen nicht als Concurrenten in ihrem Wagenparke aufzudrängen. Die Eisenbahnen sind großentheils kein so lukratives Unternehmen, daß man veranlaßt sein könnte, ihnen einen Theil ihres rechtmäßigen Ertrags zu Gunsten jedes Quidam zu entreißen, dem es einfällt, auf einem Felde zu erndten, auf welchem er nicht gesät hat. Wozu man hier einen solchen Communismus pflegen sollte, und zwar obendrein zum Vortheil eines Gewerbes, welches eine Begünstigung am allerwenigsten verdient, dürfte schwer einzusehen sein.

Aber nicht genug daran, dürfte neben dem lucrum cessans, dem beeinträchtigten Ertrag der Eisenbahnen, welcher diese durch Schmälerung ihrer vollen Frachteinnahme treffen würde, auch ein wichtiges damnum emergens dagegen sprechen. Denn allenthalben werden bekanntlich mit dem wachsenden Verkehr die Güterbahnhöfe ungenügend für die Wagenparke der Eisenbahnen selbst, und müssen an vielen Orten mit ungeheuren, in die Hunderttausende, ja Millionen gehenden Kosten vergrößert werden, was man den Eisenbahnen für die Ermöglichung einer unberechtigten Concurrenz von Spediteuren und dergleichen Leuten doch wahrhaftig nicht zumuthen kann.

Noch viel gefährlicher aber wären die Bestimmungen in Absatz 3 und 4 des Art. 9 und in Art. 10, Absatz 1, des neuen Entwurfs.

Diese beiden Artikel besagen Folgendes:

„Art. 9.

„Jede Eisenbahn ist verpflichtet, einer andern Eisenbahn:

„1) die Ueber- und Unterführung,

„2) den Anschluß,

„und insofern dieß vom Reichs-Eisenbahn-Amt mit den

Digitized by Google

„Interessen der Sicherheit und Ordnung des Betriebs „für vereinbar erachtet wird,

„3) den Mitgebrauch einzelner größerer Bauwerke außerhalb „der Bahnhöfe, als Brücken, Tunnel, Viadukte u. s. w. „einschließlich der nöthigen Zugangsstrecke, sowie

„4) den selbstständigen Nebenbetrieb auf ihrer Bahn oder „auf einer Strecke derselben behufs Beförderung von „Personen und Gütern mittels eigener Fahrzeuge,

„zu gestatten und die hierzu erforderliche Herstellung von bauli„chen Anlagen und Einrichtungen, wie die Aenderung der be„stehenden zuzulassen."

„Art. 10.

„Zum Zwecke des Nebenbetriebs (Art. 9 Nr. 4) insbesondere „kann, unter der vorangegebenen Beschränkung, außer der Mit„benutzung der Fahrbahn, auch die Mitbenutzung der für den „Personen- und Güterverkehr bestimmten Räumlichkeiten und sonstigen Anlagen verlangt werden.

„Für den Nebenbetrieb seitens einer Privatbahn bedarf es „der Konzessionirung durch die Landesregierung; für die zu ertheilende Konzessionsurkunde greift die Bestimmung des Art. 6 Platz."

Gewiß ist es im höchsten Grade zu billigen, daß der Gesetzesentwurf wenigstens der Privatspekulation nicht gestatten will, ohne Konzessionirung durch die Landesregierung einen Nebenbetrieb auf einer anderen Eisenbahn sich anzumaßen. Aber alle weiteren Bestimmungen in Art. 3, Abs. 3 und 4, und in Art. 10, Abs. 1, dürften sich nicht rechtfertigen lassen. Nach diesen Bestimmungen könnte

a) eine Staatsbahn eines Landes auf allen möglichen Staatsbahnen anderer Länder, sowie auf Privatbahnen, von Reichswegen zum Mitgebrauche einzelner größerer Bauwerke außerhalb der Bahnhöfe, als Brücken, Tunnel, Viadukte u. s. w. einschließlich der nöthigen Zugangsstrecken,

sowie zum selbstständigen Nebenbetriebe auf beliebigen Staatsbahnen anderer Länder oder auf Privatbahnen oder auf Strecken

Digitized by Google

derselben, behufs Beförderung von Personen und Gütern mittelst eigener Fahrzeuge,

und zur Herstellung von baulichen Anlagen ꝛc. hiefür;

b) eine Privatbahn auf anderen Privatbahnen zu Ausübung der gleichen Befugnisse (a.);

c) eine Privatbahn auf Staatsbahnen zum Mitgebrauch einzelner größerer Bauwerke, außerhalb der Bahnhöfe, als Brücken, Tunnel, Viadukten u. s. w. einschließlich der nöthigen Zugangsstrecke

sowie zu Herstellung von baulichen Anlagen ꝛc. hiefür, ermächtigt werden.

Jede dieser Bestimmungen wäre ein gesetzgeberisches Unicum, welches in der ganzen civilisirten Welt nirgends existiren würde als im deutschen Reich, und welches seinen Ursprung augenscheinlich in der verfehlten Theorie des Scheele'schen Gesetzentwurfs von der Zulässigkeit, Zweckmäßigkeit und Gerechtigkeit der Genehmigung nebeneinander laufender konkurrirender Eisenbahnen hätte.

So unrichtig diese letztere Theorie vom Rechtsstandpunkte aus sein dürfte und so schädlich dieselbe nach der Erfahrung über die den Betrieb spaltenden und vertheuernden, daher den Verkehr mit hohen Fahrpreisen und Frachten belastenden Wirkungen des Nebeneinanderbestehens concurrirender Eisenbahnen sich thatsächlich erwiesen hat, als ebenso nachtheilig dürfte jener Auswuchs dieser Theorie unter jedem dieser Gesichtspunkte sich bei näherer Prüfung ergeben. Es dürfte eine — möge man uns das Wort verzeihen, wenn auch gewiß nicht der Intention nach, doch sachlich — kommunistische Verkennung des Eigenthumsrechts und der öffentlichen Interessen sein, wenn die Gesetzgebung einen Staat oder eine Gesellschaft, welche auf ihre Rechnung und Gefahr eine Eisenbahn gebaut haben, nöthigen würde, dieselbe mit Dritten zu theilen. Es wäre auch nicht begründet, wenn man einen solchen gesetzgeberischen Akt damit rechtfertigen zu können glauben möchte, daß ja eine Reichsbehörde ein Bahngeld für die Mitbenützung festsetzen würde, welches für das mitbenützte Objekt den Gesammtertrag von mindestens 5 % Zinsen und 1 % Amortisation sicher stelle. Denn eine Bahn oder ein

Digitized by Google

Bahnstück kann das Vielfache dieser Prozente ertragen, wie denn häufig gerade solche Hauptbahnstrecken, auf welchen eine Mitbenützung angestrebt werden möchte, hohe Reinerträge von 7—9—10, ja 20 und mehr Prozenten etwas nichts weniger als Ungewöhnliches sind. Fände die Eisenbahn, welche Eigenthümerin der Strecke ist, es ihren Interessen entsprechend, eine Mitbenützung derselben zu gestatten, so würde es dazu keines Zwanges durch das Reich bedürfen. Bedürfte es aber eines Zwanges, um dieselbe zu Einräumung eines angestrebten Mitbenützungsrechtes zu bestimmen, so läge hierin ein vollgiltiger Beweis dafür, daß der dienenden Eisenbahn Gewalt und Unrecht geschähe.

Daß es an deutschen Bahnen nicht fehlen würde, welche auf solche Bestimmungen eines Reichs-Eisenbahngesetzes die weitgehendsten Spekulationen gründen würden, um sich des deutschen Eisenbahnverkehrs auf dessen einträglichsten Linien in größter Ausdehnung zu bemächtigen (ein Grund, warum das englische Parlament die Einräumung solcher Mitbenützungsrechte, running powers nicht statuirt), darüber kann wohl nicht der mindeste Zweifel sein. Denn es gibt immer Leute genug, welche stets bereit sind, sich des Eigenthums und berechtigten Einkommens Dritter zu bemächtigen. Aber ebendeßhalb dürfte von Schaffung einer solchen gesetzlichen Bestimmung nicht entschieden genug abgerathen werden können.

Es wäre noch sehr Vieles über den vorliegenden Gesetzesentwurf zu sagen, welcher so weit über die Bestimmungen des Reichsgesetzes und des Gesetzes für die Errichtung eines Reichs-Eisenbahnamtes hinaus in die Rechte und Interessen der deutschen Staaten übergreift.

Es möge gestattet sein, hier nur Einiges noch flüchtig anzudeuten.

Das Gesetz vom 27. Juni 1873 über Errichtung eines Reichs-Eisenbahn-Amts hat zwar in §. 1 bestimmt:

„Unter dem Namen „Reichseisenbahnamt wird eine ständige „Centralbehörde eingerichtet, welche aus einem Vorsitzenden und „der erforderlichen Zahl von Räthen besteht und ihren Sitz in „Berlin hat.

„Auch können nach Maßgabe des Bedürfnisses Reichs-

Digitized by Google

„eisenbahnkommissare bestellt werden, welche vom Reichseisenbahn-
„amt ihre Instruktionen empfangen."

Es war aber, wie schon die Fassung des zweiten Abs. dieses Paragraphen beweist, keineswegs die Absicht, solche Kommissare für alle deutschen Länder aufzustellen, vielweniger Deutschland in Reichskommissariatsbezirke einzutheilen, jedem dieser Bezirke ein Kommissariat mit einem Stabe von Beamten als ständige Aufsichtsbehörde vorzusetzen und so eine große, dem Reichseisenbahnamte unterstehende Maschinerie von Reichsaufsichts-, oder richtiger gesagt: Verwaltungsbehörden für das deutsche Eisenbahnwesen zu organisiren. Ja, wir könnten einen deutschen Staat nennen, welcher sich eines beinahe ausschließlichen Staatsbesitzes der Eisenbahnen erfreut, und welcher sich mit Grund versichert halten durfte, mit einem Reichseisenbahnkommissar ganz verschont zu bleiben.

Der neue Gesetzesentwurf aber geht von ganz andern Grundsätzen aus als das Gesetz von 1873 über Schaffung eines Reichs-Eisenbahn-Amtes. Er will (Art. 4. 37 u. f.) die Aufsicht über die deutschen Eisenbahnen unter dem Reichs-Eisenbahn-Amte als Oberbehörde durch ständige, mit Vorständen, Mitgliedern, sowie mit Subaltern- und Unterbeamten besetzte Reichskommissariate ausgeübt wissen, deren Vorstände vom Kaiser ernannt und deren Sitze und Geschäftsbezirke gleichfalls von dem Reichsoberhaupte bestimmt werden, welche als erste Instanz zu functioniren haben sollen und von welchen die Berufung an das Reichseisenbahnamt gehen soll. Es dürfte wohl in der menschlichen Natur liegen, daß ein solcher reich gegliederter Organismus von Reichs-Ober- und Unterbehörden zur Beaufsichtigung des deutschen Eisenbahnwesens, schon um seine Existenz zu rechtfertigen, und aus psychologischen Gründen das letztere vollständig und bis ins Einzelne hinein zu beherrschen die Tendenz entwickeln müßte. Wenn man sich den ganzen Gesetzesentwurf und alle Rechte ansieht, welche derselbe im Bau und Betrieb, im Tarifwesen, in der ganzen Regierung und Verwaltung des Eisenbahnwesens den Reichs-Eisenbahn-Behörden vindiciren will, so würden diese der That und Wahrheit nach die eigentlichen Regierungs-

Digitized by Google

und Verwaltungsbehörden für die deutschen Staats- und Privat-Bahnen werden.

Wie weit dieß gehen würde, davon mögen als Beispiele die Art. 5 und 6 des neuen Entwurfs dienen. Diese Artikel wollen Folgendes bestimmen:

„Art. 5.

„Der Bundesrath erläßt für die den Conzessions-Anträgen zu „Grunde zu legenden und zum Zweck der Ausführung von Staatsbahnen „aufzustellenden Vorarbeiten, wie für die Conzessionsbedingungen Nor„mativ-Bestimmungen. In denselben ist davon auszugehen, daß ins„besondere:

„1) die Vorarbeiten die leitenden Punkte der Bahnlinie anzugeben „und unter vollständiger Erläuterung der in die Bau-Anschlags„Titel einzustellenden Summe eine möglichst sichere Grundlage „für die Bemessung des Anlage-(Bau)-Kapitals zu gewähren „haben;

„2) die Konzessionsbedingungen die erforderlichen Festsetzungen ent„halten sollen;

„wegen der Fristen, in welchen der Bau begonnen, fortge„führt und vollendet werden soll;

„wegen Bestellung einer Baukaution;

„betreffs etwaiger Maximal-Tarife — Art. 28;

„wegen der Dauer der Konzession, wenn dieselbe auf Zeit „ertheilt wird;

„wegen Unterwerfung der zu konzessionirenden Bahn unter „die künftigen Reichsgesetze."

„Art. 6.

„Vor Einholung der Genehmigung zum Bau einer Staats„bahn und vor der Konzessionirung einer Eisenbahn-Anlage „an Privat-Unternehmer sind dem Reichs-Eisenbahn-Amt die das „Bauprojekt betreffenden vorschriftsmäßigen (Art. 5) Vorarbeiten und „bezw. auch der Entwurf der Konzessionsbedingungen behufs der „Prüfung mit Rücksicht auf die Interessen der Landesver„theidigung und des allgemeinen Verkehrs vorzulegen."

Digitized by Google

Gewiß ist es ebensosehr in der Natur der Sache und im Interesse der Sicherheit Deutschlands, wie in der Reichsverfassung (Art. 46, Schlußsatz) begründet, daß das Reich eine Cognition „über die Con„struction und die Ausrüstung der für die Landes-Vertheidigung wichtigen „Eisenbahnen" hat, und daß den Reichsbehörden die Eisenbahnbauplane zu ihrer Genehmigung in dieser Beziehung vorgelegt werden müssen.

Auch kann ja das Reich nach Art. 41 den Bau solcher Eisenbahnen, welche im Interesse der Vertheidigung Deutschlands oder im Interesse des gemeinsamen Verkehrs für nothwendig erachtet werden, kraft eines Reichsgesetzes selbst gegen den Widerspruch der Bundesglieder, deren Gebiet die Eisenbahnen durchschneiden, für Rechnung des Reiches anlegen oder an Privat-Unternehmer conzessioniren, und es würde übrigens wohl kein Bundesglied es dazu kommen lassen, sondern Jedes zur Ausführung einer solchen Linie auf seinem Gebiete für seine Rechnung bereit sein.

Endlich steht dem Reiche unstreitig eine Cognition darüber zu, daß Staats- wie Privatbahnen in ihrem Bau und ihren Anstalten für den Betrieb den Bahnpolizeivorschriften des Reichs entsprechen.

Dagegen gehen die Art. 5 und 6 offenbar weit über die verfassungsmäßige Zuständigkeit des Reiches hinaus und würden ein wahres Conzessionsrecht des Reichs in Beziehung auf die Anlage von Staatsbahnen und die Conzessionirung von Privatbahnen in unzulässigster Weise einführen. Ueber die Verkehrszwecke (soweit es sich nicht von den technischen Vorschriften des Reichs für die Einheit der Spurweite, Ineinandergreifen und Sicherheit des Baues und Betriebs u. s. w. handelt) und über die finanziellen Mittel der deutschen Staaten bei dem Bau von Staatsbahnen hat das Reich offenbar nach der Reichsverfassung nicht zu cognosciren; ihm eine Entscheidung und Genehmigung hierüber einzuräumen, hieße das Recht der deutschen Staaten, Eisenbahnen für ihre Rechnung und Gefahr anzulegen, und ihre Sorge für die Verkehrsbedürfnisse ihrer Länder von einer Reichsconzession abhängig machen, wozu doch auch nicht die entfernteste Berechtigung in der Reichsverfassung liegt. Ebenso kann ihr Recht zur Entscheidung über Conzessionirung oder Nicht-Conzessionirung von Privatbahnen und

Digitized by Google

zur Stellung von Bedingungen verschiedenster Art hiefür nur insoweit beschränkt werden, daß solchen Bahnen nicht Zugeständnisse gemacht werden dürfen, welche ihnen das Recht auf bestimmte Tarifsätze, sei es in gewissen Beträgen oder innerhalb gewisser Grenzen einräumen, oder durch welche sie nicht der Reichsverfassung und allen jetzigen und künftigen reichsgesetzlichen Bestimmungen und Maßregeln unterworfen würden. Aber der Inhalt der Art. 3 und 4 des neuen Entwurfs, insoweit er den Bau von Staats- und die Conzessionirung von Privatbahnen von einer Genehmigung des Reiches unter dem Gesichtspunkte des „allgemeinen Verkehrs" abhängig machen will, würde die Rechte der deutschen Staaten auf diesem Gebiete völlig illusorisch machen und könnte zu den gefährlichsten Consequenzen führen. Denn wer ein solches Recht der Genehmigung hat, könnte dasselbe an jede beliebige Bedingung knüpfen und z. B. seine Genehmigung zum Bau einer Staatsbahn davon abhängig machen, daß der betreffende Staat diese oder jene Bahn eines andern Staates oder einer Gesellschaft conzessionire, deren Anlage seinen Interessen durchaus zuwiderlaufen könnte. Wenn man sieht, wie z. B. der bekannte Spekulant Philippart zuerst in Belgien und seit einigen Jahren in Frankreich eine Menge einzelner Conzessionen zu sogenannten chemins de fer d'intérêt départemental zu erlangen, diese in großartigstem Umfange zu einem weitverzweigten Netze zu verbinden und mit Hülfe spekulativer Banken, z. B. der Franco-Holländischen Bank und des Credit Mobilier, sowie mit ausgedehntester Unterstützung durch eine dienstbare Presse sich zu einer Macht aufzuschwingen gewußt hat, welche den belgischen Staatsbahnen ihren Verkehr so schmälerte, daß der belgische Staat genöthigt war, diese Concurrenz um jeden Preis durch Erwerbung der ganz unnöthigen Doppelgänger der Staatsbahnen zu großem Nachtheil der belgischen Finanzen abzulösen, und daß Frankreich durch das schlaue und kecke Vorschreiten Philippart's mit allen Mitteln seines Spekulanten-Metier heute mehr als je in dringendster Gefahr ist, die großen, vom französischen Staate mit dem Opfer des französischen Staatsschatzes von 1743 Millionen Franken Subventionen und mit Zinsengarantieen ins Leben gerufenen französischen Eisenbahnen, welche dem Staate dereinst zugehören werden, durch eine in gleicher Weise zu

Digitized by Google

Stande gebrachte Concurrenz eines Philippart'schen Bahn-Netzes schwer beschädigt zu sehen; wenn man sich daran erinnert, wie der erste Entwurf eines Reichs-Eisenbahn-Gesetzes eine Theorie aufstellte, welche erklärte, eine gesunde Verkehrsentwicklung vermöge nur dadurch herbeigeführt zu werden, daß auf allen Haupt-Verkehrslinien sowohl Privat- als Staatsbahnen bestehen, und daß eine solche Theorie im Reichs-Eisenbahnamte bei dem in der Natur aller menschlichen Dinge liegenden Wechsel von Personen und Dingen ebensowohl in der Zukunft wieder zur Geltung kommen könnte, wie sie die deutschen Staaten in dem Gesetzesentwurfe vom Jahr 1874 aufs Ernstlichste bedrohte; so werden die deutschen Regierungen hoffentlich nicht gemeint sein, ihr Recht zur Anlage von Staatsbahnen, und ihr Recht, über Conzessionen von Privatbahnen zu entscheiden, von einer eisenbahnpolitischen Cognition der Reichsorgane abhängig zu machen.*)

Ebenso gefährlich aber wäre es für die Hoheitsrechte und für die finanzielle Existenz der deutschen Länder, welche Staatsbahnen besitzen, wenn sie über die Bestimmungen in Art. 45 der Reichsverfassung hinaus dem Reiche eine Verfügung über die Eisenbahn-Tarife einräumen wollten. Der Ertrag der deutschen Eisenbahnen würde aber in der That durch Art. 28 des neuen Entwurfs eines Reichs-Eisenbahn-Gesetzes ganz von den Verfügungen abhängig, welche die Reichs-Behörden unter der Autorität des Reichskanzleramts und theilweise des Bundesraths zu treffen für gut fänden.

Während das Tarifwesen nach der Reichsverfassung vom Reiche nur „kontrolirt" und von letzterem „dahin gewirkt" werden soll, daß darin die „möglichste Gleichmäßigkeit" und Herabsetzung der Tarife erzielt werde", will der neue Gesetzentwurf dagegen das Tarif-

*) Zur Vermeidung ähnlicher Manöver wie der Philippart'schen dürfte in Art. 8 die Verschmelzung von Privatbahn-Unternehmungen ausdrücklich von der Genehmigung der betreffenden Staaten abhängig zu machen und die Zusicherung ihrer Begünstigung wegzulassen sein. In England gehört eine Parlaments-Acte dazu; die furchtbare Macht und der corrumpirende Einfluß der großen combinirten Eisenbahn-Gesellschaften veranlaßten das Parlament in neuerer Zeit, Gesuche um die Erlaubniß zu ihrer Verschmelzung abzuweisen.

Digitized by Google

system und die Vorschriften zu seiner Ausführung geradezu zur Bundessache machen, und wenn hiefür auch der Bundesrath zuständig sein soll, so läge doch der Schwerpunkt für die Entscheidung auch dieser Fragen, vermöge der Stellung des Reichs-Eisenbahn- und des Reichs-Kanzler-Amts, sowie vermöge der Zusammensetzung des Bundesrathes natur- und erfahrungsgemäß hauptsächlich in den Händen des Reichs-Eisenbahn-Amtes. Wenn daher der vorliegende Gesetzentwurf in Beziehung auf das Tarifwesen zum Gesetze werden sollte, so würden die deutschen Eisenbahnen und ebendamit die deutschen Staaten mit dem größten Item ihrer Einkünfte und ihres finanziellen Bestandes von Verfügungen Dritter abhängen.

Wohin dies zu führen vermöchte, dafür möge es gestattet sein, nur darauf hinzuweisen, wie manchfach sich schon ein Hinwirken auf Einführung des sogenannten „natürlichen Tarifsystems" gezeigt hat, welches wohl mit besserem Grunde das unnatürliche hieße, da es dahin geht, von dem Werthe der Waaren bei Bestimmung der Frachten möglichst abzusehen, und welches bei folgerichtiger Durchführung dieses Grundsatzes zum kolossalsten Widersinn führen müßte, aber auch bei der wesentlich beschränkten Anwendung seines obersten Grundsatzes, welche derselbe in Elsaß-Lothringen gefunden hat, gleichwohl einen Hauptgrund des ganz ungenügenden Ertrags der Reichseisenbahnen bildet. *)

*) Einer der Nachtheile dieses sogenannten natürlichen Systems besteht unter Anderm darin, daß es die Bewilligung sehr bedeutend ermäßigter Frachten für Güter, welche von Einem Versender in ganzen Wagenladungen aufgegeben werden, nicht auf wohlfeile Roherzeugnisse und solche Massentransporte, bei welchen besondere volkswirthschaftliche oder humanitäre Rücksichten dafür sprechen, und bei welchen man sich keiner Spediteure zu bedienen pflegt, beschränkt, sondern auch sehr große Frachtnachlässe für Kaufmanns- und andere werthvolle Güter bewilligt, wenn Ein Versender die Fracht einer ganzen Wagenladung bezahlt. Dies wirkt dahin, die Versendung solcher Güter theilweise in die Hände von Spediteuren zu treiben, welche den Hauptnutzen davon ziehen, daß die Eisenbahn einen großen Theil der Fracht von diesen Gütern verliert, während mit der Sammlung dieser Güter durch die Spediteure die Versendungen verzögert werden, und das Publikum, wenn es diesen Nachtheilen entgehen will, bei direkter Aufgabe der Güter auf die Bahn eine höhere Fracht bezahlen muß, als der Fall wäre, wenn dieses

Digitized by Google

Abgesehen jedoch von diesem zweckwidrigen System erscheint die Einführung eines gleichen Tarifsystems und gleicher Tarifsätze für Eisenbahnen, wie die deutschen, welche ganz verschiedenen Eigenthümern gehören und unter so verschiedenen Terrainverhältnissen gebaut sind und betrieben werden müssen, daß die Bau- und Betriebskosten der einen das Mehrfache dieser Kosten der anderen betragen, so naturwidrig und wirthschaftlich so unmöglich, und sind auch die Verkehrsverhältnisse der verschiedenen deutschen Länder so ganz verschiedene, daß sich nichts Naturwidrigeres denken läßt, als alle diese verschiedenartigsten Verhältnisse auch nur annähernd nach gleichen Normen behandeln zu wollen.

Dem Verfasser gegenwärtiger Zeilen ist nicht bekannt, wie bald die Vorberathungen des vorliegenden vorläufigen Reichsgesetzesentwurfs in Berlin stattfinden werden. Da er jedoch nach bisherigen öffentlichen Andeutungen annehmen zu müssen glaubt, daß dies in kürzester Frist stattfinden könnte, so wagt derselbe auf eine nachsichtige Aufnahme vorstehender Bestimmungen zu hoffen, die nach Form und Inhalt keinen weiteren Anspruch machen können, als den, welchen die aufrichtige Mittheilung eines ersten lebhaften Eindrucks zu Entschuldigung ihrer Flüchtigkeit versuchen kann.

---

sogenannte natürliche System nicht stattfände. Einmischung der Schmarozerpflanze der Spediteure, Verlangsamerung des Gütertransports, Frachtverlust der Eisenbahnen an den durch Spediteure aufgegebenen Gütern und Vertheuerung der Frachten für den Theil des Publikums, welcher die Nachtheile der Vermittlung von Spediteuren zu vermeiden sucht, — dies sind also Früchte dieses sogenannten „natürlichen Tarifsystems". Daß die größeren Güterparthien, welche die Spediteure für Eine Versendung liefern können, und die etwaige bessere Ausnützung einzelner Eisenbahnwägen, welche dadurch gewonnen werden kann, die Eisenbahnen nicht entsprechend entschädigen, scheint uns in vortrefflichen Schriften deutscher Eisenbahnbeamten überzeugend nachgewiesen zu sein.

Wenn wir dieser Tarifrage hier erwähnen, so geschieht es nicht, weil wir annehmen, daß der gegenwärtige Herr Präsident des Reichseisenbahnamtes geneigt sei, zunächst oder überhaupt das eine oder andere der verschiedenen Tarifsysteme mit Zwang durchführen zu wollen, sondern nur als Beispiel dafür, welchen Fehlgriffen man ausgesetzt ist, wenn das Reichseisenbahngesetz in seinen Bestimmungen über das Eisenbahntarifwesen über den Art. 45 der Reichsverfassung hinausgehen will.

Digitized by Google

Möchte es dem Verfasser erlaubt sein, mit einer loyalen Betrachtung und mit einem sehnlichen Wunsche zu schließen. Der mit unvergleichlichem, ewig glorreichem Feldherrn-Genie und mit äußerster Auszeichnung und Tapferkeit geführte Krieg von 1870 und 1871 hat Seine Majestät, das jetzige Reichsoberhaupt, zum mächtigsten Monarchen in Europa nach Außen und vermöge der so weit überragenden Bedeutung Preußens im jetzigen Deutschland auch nach Innen gemacht. Die Reichsverfassung hat nicht nur die Vertretung Deutschlands nach Außen, das deutsche Heer und die Flotte dem kaiserlichen Scepter unterworfen, sondern auch auf allen Hauptgebieten des Lebens die Gesetzgebung und die Aufsicht in die Hände der Reichsorgane gelegt, deren Schwerpunkt in Preußen liegt. Aber die übrigen deutschen Einzelstaaten, deren Bildungsstufe und inneren Zustände denn doch hinter denen Preußens nicht zurückstehen, und in welchen auf den wichtigsten Lebens- und Rechtsgebieten (worunter namentlich auch im Eisenbahnwesen) zum Theil entschieden bessere Verhältnisse und Einrichtungen sich geschichtlich ausgebildet haben, — noch tiefer zu unterwerfen, ihnen Schritt für Schritt jede Lebensfähigkeit, jedes Recht, jeden Halt mehr und mehr zu entziehen, ihre Regierungen und Volksvertretungen mehr und mehr zu bloßen Schattenbildern abblassen zu lassen, dieß wäre doch wohl nicht durch ihr Verhalten im Kriege und nach demselben begründet. Möchte daher doch allerseits die Reichsverfassung als der gemeinschaftliche, bleibende Rechtsboden für alle deutschen Regierungen, Länder und Volksstämme und nicht als eine Etappe zum Einheitsstaate betrachtet werden, und möchte in der vorliegenden Lebensfrage für die deutschen Staaten die verfassungsmäßige Zuständigkeit des Reiches und der Einzelstaaten um sehr Vieles sorgfältiger eingehalten werden, als es auch in dem neuen Gesetzesentwurfe geschehen ist! Die Geschichte dürfte gelehrt haben, daß eine bundesstaatlich geeinigte Nation, deren einzelne Theile sich in ihren Rechten gesichert fühlen, nicht minder fest zusammenhält, als ein Einheitsstaat, daß es daher nicht einer beständigen Steigerung der Centralisation zur Stärkung eines bereits schon so mächtigen Reiches bedarf, und daß das suum cuique den gleichen Dienst leistet.

Digitized by Google

89097103394

B89097103394A

Digitized by Google

G. E. STECHERT & CO. NEW YORK

Digitized by Google

89097103394

b89097103394a